

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re <b>PATENT</b> application of	)	
Andreas ENGL	)	Group Art Unit: Not Yet Assigned
Application No. Not Yet Assigned	)	Examiner: Not Yet Assigned
Filed: August 27, 2003	)	
For: MOTOR VEHICLE ROOF WITH A COVER WHICH	)	
CAN BE MOVED TO THE REAR OVER THE ROOF SKIN	)	

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed:

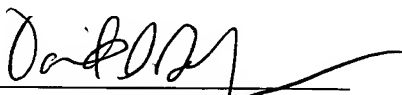
<u>COUNTRY</u>	<u>APPLICATION NO.</u>	<u>MONTH/DAY/YEAR</u>
GERMANY	102 39 863.1	August 29, 2002

In support of this claim, enclosed is a certified copy of said prior foreign application.

Acknowledgment of receipt of this certified copy is requested.

Respectfully submitted,

Dated: August 27, 2003

By:   
David S. Safran  
Registration No. 27,997

NIXON PEABODY LLP  
8180 Greensboro Drive, Suite 800  
McLean, Virginia 22102  
Telephone: (703) 770-9300

DSS/sas

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:**

102 39 863.1

**Anmeldetag:**

29. August 2002

**Anmelder/Inhaber:**

Webasto Vehicle Systems International GmbH,  
Stockdorf/DE

**Bezeichnung:**


Fahrzeugdach mit einem die Dachhaut nach hinten  
verschiebbaren Deckel

**IPC:**

B 60 J 7/04

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 11. April 2003  
**Deutsches Patent- und Markenamt**  
Der Präsident  
Im Auftrag



Agurke



DP 1166/02

**Webasto Vehicle Systems International GmbH**

**Kraillinger Str. 5**

**D-82131 Stockdorf**

**Fahrzeugdach mit einem über die Dachhaut  
nach hinten verschiebbaren Deckel**

- 10 Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1  
sowie ein damit ausgestattetes Fahrzeug.

Ein derartiges Fahrzeugdach (Hebeschiebedach) ist beispielsweise aus der  
Deutschen Patentschrift DE 197 13 347 C1 bekannt. Im ausgestellten und nach  
15 hinten verschobenen Zustand wird der Deckel dieses bekannten Daches mittels  
zweier jeweils seitlich im Bereich der Deckelhinterkante angelenkter Stützhebel  
abgestützt, deren untere Enden in unterhalb des Niveaus einer festen Dachhaut  
angeordneten Führungen verfahrbar sind und beim Austreten nach oben ein  
flexibles Dichtelement teilweise verdrängen, welches, in Querrichtung des  
20 Fahrzeugdaches betrachtet, zwischen einem jeweiligen Seitenholm der Fahrzeug-  
karosserie und einer festen Dachscheibe angeordnet ist. Diese Dachscheibe bildet  
einen hinter der Dachöffnung befindlichen Abschnitt der festen Dachhaut. Der  
seitlich äußere Bereich des Dichtelements dient hierbei auch als Zier- bzw.  
Ausgleichsblende zwischen dem in der Regel gekrümmt verlaufenden Seitenholm  
25 und der in der Regel geradlinig verlaufenden Seitenkante der festen Dachplatte.

Bei einer ähnlichen bekannten Konstruktion ist die Zier- bzw. Ausgleichsblende von  
einem separaten Teil gebildet, welches sich zwischen einem verdrängbaren Dicht-  
element und dem Seitenholm erstreckt.

Bei den bekannten Fahrzeugdächern ist die Freiheit bei der Gestaltung des seitlichen Randbereichs des Daches durch das Vorsehen der seitlichen Führungsschiene stark eingeschränkt. Die Anordnung der Führungsschiene in Querrichtung des Fahrzeugdaches betrachtet zwischen dem jeweiligen Seitenholm und einer festen Dachplatte bedingt eine relativ große Breite des Dichtelements bzw. der Ausgleichsblende, um den an dieser Stelle typischerweise befindlichen Dachgraben zum Seitenholm hin zu schließen. Außerdem kann hierbei der seitliche Rand der festen Dachplatte bzw. des Deckels nicht bis in den Bereich des Seitenholms sich erstreckend ausgelegt werden.

10

Es ist eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung, ein Fahrzeugdach der eingangs genannten Art bereit zu stellen, welches eine größere Freiheit bei der Gestaltung des seitlichen Randbereichs des Daches bietet.

15 Diese Aufgabe wird gelöst durch ein Fahrzeugdach mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Die abhängigen Ansprüche betreffen vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung.

Bei dem erfindungsgemäßen Fahrzeugdach ist vorgesehen, dass der Stützhebel sowie die Führungsschiene in Querrichtung des Fahrzeugdaches betrachtet im Wesentlichen mittig angeordnet sind. Damit entfällt die Notwendigkeit einer Abstützung des Deckels an dessen seitlichen Rändern, so dass in diesem Bereich kein Bauraum für eine Führungsschiene samt Stützhebel und Komponenten zur Festlegung der Führungsschiene benötigt werden. Somit entfällt auch die Notwendigkeit für eine übermäßig breite Zierblende am seitlichen Rand des Daches und es ist insbesondere möglich, einen Deckel vorzusehen, der sich seitlich bis in den Bereich des Seitenholms erstreckt. Dies ist vor allem bei einer Ausführung des Daches als so genanntes "Panoramadach" interessant, d.h. bei einer zum größten Teil transparenten Dachfläche. Auch bei einem relativ breiten Deckel ist es ohne bauliche Probleme möglich, eine feste Dachplatte mit gleicher Breite wie den Deckel vorzusehen, so dass Deckel und Dachplatte - in Längs-

30





Eine Erstreckung der Dachplatte "bis in den Bereich eines Seitenholms" bedeutet insbesondere, dass der seitliche Dachplattenrand einen nach innen gerichteten Randabschnitt des betreffenden Seitenholms wenigstens teilweise überlappt. Bei gängigen Seitenholmkonstruktionen wird ein solcher innen liegender Holmabschnitt beispielsweise von einem im Wesentlichen horizontal verlaufenden Tragrand gebildet, der z.B. als Auflagefläche für ein als Fertigmodul ausgebildetes Fahrzeugdach dienen kann.

10 In einer weiter bevorzugten Ausführungsform ist der Deckel transparent. Auch ein solcher Deckel kann sich vorteilhaft seitlich bis in den Bereich eines Seitenholms erstrecken, um eine hohe Lichtdurchlässigkeit in einem vorderen Fahrzeugdachbereich zu gewährleisten.

15 In einer noch weiter bevorzugten Ausführungsform ist sowohl ein hinter der Dachöffnung befindlicher Abschnitt (z.B. fester Dachhautabschnitt) als auch der Deckel transparent. Das Fahrzeugdach kann dann als Panoramadach ausgebildet sein, bei welchem ein Großteil der Dachfläche transparent ist. Bei dieser Ausführung ist es zur Erzielung eines ansprechenden optischen Erscheinungsbilds bevorzugt, den Dachabschnitt und den Deckel aus dem gleichen (transparenten) Material herzustellen.

25 Zur weiteren Verbesserung des Erscheinungsbilds ist es vorteilhaft, den hinteren Dachhautabschnitt als Dachplatte auszubilden, deren Breite der Breite des Deckels entspricht und deren Seitenrand geradlinig verläuft und bündig durch den Seitenrand des Deckels nach vorne hin fortgesetzt wird. Durch die erfindungsgemäße Abstützung des Deckels kann dieser gemeinsame seitliche Rand dann in Querrichtung des Fahrzeugs betrachtet sehr weit außen verlaufen, insbesondere einen Tragrand des Seitenholms einer Fahrzeugkarosserie über-  
30 lappen. Eine Zierleiste zur Überbrückung eines Dachgrabens kann dann sehr

schmal vorgesehen sein bzw. ganz entfallen, wenn der Seitenholm eine geradlinige Seitenwand bereitstellt.

Für eine kostengünstige Fahrzeugmontage ist es vorteilhaft, wenn der hintere Dachhautabschnitt an einem vorgefertigten, in den Dachrahmen einer Fahrzeugkarosserie montierbaren Modul ausgebildet ist, an welchem die Führungsschiene bereits integriert ist. Ein solches Dachmodul kann in an sich bekannter Weise am Randbereich Anbindungsflächen zur Befestigung (z.B. Verklebung) des Moduls am Dachrahmen aufweisen und kann bereits alle wesentlichen Komponenten des öffnungsfähigen Daches daran integriert aufweisen (Deckel, Deckelausstell- und Verschiebeführungen bzw. -kulissen, Deckeldichtungen, Antriebsmotor, Antriebskabel etc.).

Wenn die Führungsschiene unterhalb eines zwischen zwei festen Dachplatten bzw. Dachplattenabschnitten verbleibenden Längsschlitzes angeordnet ist, so kann an einem Dachmodul ferner wenigstens ein sich über die Dachbreite erstreckender Querträger integriert sein, in dessen Mitte die Führungsschiene gelagert bzw. befestigt ist. Alternativ oder zusätzlich kann zur Lagerung bzw. Befestigung der Führungsschiene auch ein Trägerelement unter der erwähnten Längsfuge angeordnet sein, welches zu beiden Seiten des Schlitzes an den Unterseiten der festen Dachplatten befestigt ist, insbesondere angeklebt ist.

Wenn die Führungsschiene unterhalb eines zwischen zwei verlagerbaren bzw. komplett abnehmbaren Dachplattenelementen verbleibenden Längsschlitzes angeordnet ist, so kann an dem Dachmodul ebenfalls wenigstens ein sich über die Dachbreite erstreckender Querträger integriert sein, in dessen Mitte die Führungsschiene gelagert bzw. befestigt ist. Alternativ oder zusätzlich kann zur Lagerung bzw. Befestigung der Führungsschiene auch ein Trägerelement unter der erwähnten Längsfuge angeordnet sein, welches zu beiden Seiten des Schlitzes auf dessen Oberseite mit Dichtungen versehen ist, welche zu den Unterseiten der Dachplattenelemente hin abdichten.



Die Erfindung wird nachfolgend anhand von Ausführungsbeispielen mit Bezug auf die beigefügten Zeichnungen weiter beschrieben. Es stellen dar:

- 5      Fig. 1      eine schematische perspektivische Ansicht eines Fahrzeugdaches bei geschlossenem Deckel (Schließstellung),
- Fig. 2      eine schematische perspektivische Ansicht des Fahrzeugdaches von Fig. 1 in Offenstellung, nämlich bei vollständig geöffnetem Deckel,
- 10      Fig. 3      eine schematische Seitenansicht des Fahrzeugdaches zur Veranschaulichung wesentlicher Komponenten einer Deckelabstützung, wobei der Deckel geschlossen ist,
- 15      Fig. 4      eine der Fig. 3 entsprechende Ansicht in Offenstellung, nämlich bei teilweise geöffnetem Deckel,
- Fig. 5      eine teilweise Querschnittsansicht des Fahrzeugdaches in einem Bereich hinter der Dachöffnung, in welchem ein sich über die Dachbreite erstreckender Querträger verläuft,
- 20      Fig. 6      eine teilweise Querschnittsansicht des Fahrzeugdaches in einem anderen Bereich hinter der Dachöffnung, in welchem eine Führungsschiene durch ein Trägerelement gelagert ist,
- 25      Fig. 7      eine der Fig. 6 ähnliche Querschnittsansicht des Fahrzeugdaches, in welcher ein in der Führungsschiene geführter Stützhebel zu erkennen ist,
- 30      Fig. 8      eine der Fig. 5 entsprechende Ansicht eines Fahrzeugdaches gemäß einer weiteren Ausführungsform, bei welcher zwei hintere Dachplatten-elemente abnehmbar sind,

Fig. 9 eine teilweise Querschnittsansicht des in Fig. 8 dargestellten Fahrzeugdaches in einem anderen Bereich hinter der Dachöffnung, in welchem eine Führungsschiene durch ein dachfestes Trägerelement gelagert ist, und

Fig. 10 eine der Fig. 9 entsprechende Ansicht eines Fahrzeugdaches gemäß einer weiteren Ausführungsform, bei welcher ein die Führungsschiene abdeckender Dachhaut-Mittelsteg vorgesehen ist.

Die Fig. 1 und 2 zeigen ein insgesamt mit 10 bezeichnetes Fahrzeugdach im geschlossenen Zustand (Fig. 1) bzw. im vollständig geöffneten Zustand (Fig. 2).

Bei dem Dach 10 handelt es sich um ein Fertigmodul, welches bei der Fahrzeugmontage in den Dachrahmen einer Fahrzeugkarosserie 1 eingesetzt und befestigt wurde. Bei dem dargestellten Kraftfahrzeug ist dieser Dachrahmen gebildet von längsverlaufenden Seitenholmen 2, 3 sowie einem vorderen und einem hinteren querverlaufenden Holm.

Das Fahrzeugdach 10 umfasst in an sich für Hebeschiebedächer bekannter Weise eine in einer festen Dachhaut ausgebildete Dachöffnung 12, einen Schiebehebedeckel 14 und eine hier nicht dargestellte Verstelleinrichtung zum Verstellen des Deckels 14 zwischen der in Fig. 1 dargestellten Schließstellung, in welcher der Deckel 14 die Dachöffnung 12 verschließt, einer Lüftungsstellung (nicht dargestellt), in welcher der Deckel 14 aus seiner Schließstellung heraus mit seiner Hinterkante über die feste Dachhaut nach oben ausgestellt ist, und einer Offenstellung, in welcher der Deckel 14 über mindestens einen Teil seiner Längserstreckung über die Dachhaut nach hinten verschoben ist, beispielsweise in seine in Fig. 2 dargestellte hintere Endstellung.

Bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel umfasst das Dach 10 ferner eine im vorderen Dachrahmenbereich angeordnete Windabweislamelle 16, welche durch die Verstelleinrichtung bei einer Öffnung des Deckels 14 in die Lüftungsstellung oder die Offenstellung zur Fahrtwindablenkung nach oben verschwenkt wird.

5

Das als transparentes Panoramadach-Komplettmodul in den Dachrahmen der Fahrzeugkarosserie 1 eingesetzte Fahrzeugdach 10 integriert die Windabweislamelle 16, den Deckel 14 samt Verstelleinrichtung sowie eine zweiteilig ausgebildete hintere feste Dachplatte 18, die aus zwei Dach-Festelementen 20, 22 zusammengesetzt ist und eine in Fahrzeuginnenrichtung verlaufende Fuge 24 ausbildet. Alternativ könnte anstatt der Fuge 24 auch ein nicht bis zum hinteren Rand einer einteiligen Dachplatte verlaufender Schlitz vorgesehen sein (falls der beabsichtigte Deckel-Verstellweg dies zulässt).

10

Selbstverständlich können auf der Unterseite des Daches 10 in an sich bekannter Weise Rolloeinrichtungen zum Sonnenschutz angeordnet sein, im hinteren Bereich des Daches z.B. zwei separate Rollos zur Abschattung unter den beiden Dach-Festelementen 20, 22.

15

Unterhalb dieser Fuge 24 verläuft eine Führungsschiene 26 zur Führung eines Stützhebels 28 (vgl. Fig. 3 und 4), welcher den Deckel 14 in seiner Offenstellung (vgl. Fig. 2 und 4) nahe seiner Hinterkante abstützt.

20

Die Fig. 3 und 4 veranschaulichen schematisch die Anordnung der Führungsschiene 26 und des darin geführten Stützhebels 28. Der Stützhebel 28 ist im dargestellten Beispiel als geknickter Hebel ausgebildet, dessen vorderes Ende bei 30 an der Deckelunterseite verschwenkbar angelenkt ist und der im Knickbereich ein vorderes Gleitelement 32 und an seinem hinteren Ende ein hinteres Gleitelement 34 aufweist, welches bei 36 verschwenkbar und parallel zur Dachplatte 18 in Fahrzeuginnenrichtung verschiebbar in der Führungsschiene 26 gehalten ist.

25

30

In der Schließstellung des Deckels 14 gemäß Fig. 1 und 3 ergibt sich ein glattflächiges Erscheinungsbild des Fahrzeugdaches 10, wobei der Übergangsbereich zwischen dem Deckel 14 und der Dachplattenanordnung 18 durch an diesen Komponenten in an sich bekannter Weise angeordnete Randspaltdichtungen 38 bzw. 40 abgedichtet wird. Der Stützhebel 28 ist hierbei vollständig unterhalb der Dachfläche versenkt.

Der Deckel 14 kann ausgehend von der Schließstellung mittels einer an sich bekannten und daher hier nicht näher beschriebenen Verstelleinrichtung in eine Lüftungsstellung und weiter in eine Öffnungsstellung verlagert werden, so dass sich z.B. die in Fig. 4 dargestellte Situation ergibt, in welcher der Deckel 14 über einen Teil seiner Längserstreckung über die feste Dachhaut 18 nach hinten verschoben ist. Eine für das Ausstellen und Verschieben des Deckels 14 geeignete Mechanik ist beispielsweise in der Patentschrift DE 197 13 347 C1 mit Bezug auf die dortigen Fig. 3A bis 4B beschrieben. Eine ebenfalls zur Verwendung bei der Erfindung geeignete Verstellmechanik findet sich z.B. in der Deutschen Patentschrift DE 42 38 946 C1.

Beim Öffnen des Fahrzeugdaches 10 ausgehend von der Schließstellung gemäß Fig. 3 wird der Deckel 14 mittels der Verstelleinrichtung zunächst um eine nahe seiner Vorderkante liegende Schwenkachse verschwenkt, so dass die Deckelhinterkante über die Dachhaut 18 nach oben ausgestellt wird, wobei es zu einer Verschwenkung des Stützhebels 28 um das im ständigen Eingriff mit der Führungsschiene 26 stehende hintere Gleitelement 34 kommt. Bei dieser Ausstellbewegung kommt es zu einem Anheben des vorderen Gleitelements 32, welches beim anschließenden Verschieben des Deckels 14 über die Dachplatte 18 in die Führungsschiene 26 einläuft und bei der weiteren Bewegung des Deckels 14 nach hinten zusammen mit dem hinteren Gleitelement 34 eine dreh feste, jedoch längs der Führungsschiene 26 verfahrbare Abstützung des Deckels 14 vorsieht.

Der Deckel 14 ist dann an drei Punkten gehalten, nämlich durch zwei herkömmliche vordere Führungen und die hintere mittige Abstützung.

5 Beim Übergang von der Lüftungsstellung in die Offenstellung des Deckels 14 schwenkt das obere (deckelseitige) Ende des Stützhebels 28 unter lokaler Verdrängung von Randspaltdichtungen 42, 44 nach oben und definiert in der Offenstellung des Deckels 14 einen über den weiteren Verstellweg konstanten Abstand der Anlenkung 30 von der Dachplatte 18 (vgl. Fig. 4 und 7).

10 Der Stützhebel 28 nimmt an der Ausstell- bzw. Absenkbewegung des Deckels 14 nur passiv teil. Getrieben wird diese Bewegung vielmehr mittels der beiderseits der Dachöffnung 12 unterhalb der Dachfläche angeordneten Verstelleinrichtung. Bei einem Verschieben des Deckels 14 nach hinten übernimmt der Stützhebel 28 die stabile Abstützung des Deckels 14 ab dem Moment, in dem sich beide Gleitelemente 32, 34 im Eingriff mit der Führungsschiene 26 befinden.

In der Offenstellung des Deckels 14 befinden sich die Gleitelemente 32, 34 auf gleicher Höhe. Diese Höhe kann gleich derjenigen Höhe sein, die das vordere Gleitelement 32 bei maximaler Deckelausstellung in der Lüftungsstellung einnimmt.

20 Abhängig von der Gestaltung der Verstelleinrichtung kann letztere Höhe jedoch auch davon abweichend gewählt sein, solange nur gewährleistet ist, dass beim Übergang von der Lüftungsstellung in die Offenstellung die Höhe des vorderen Gleitelements 32 für ein zuverlässiges Einlaufen in die Führungsschiene 26 verändert wird bzw. das Einlaufen durch eine geeignet geformte Einlauffläche der

25 Führungsschiene 26 sichergestellt ist.

Fig. 5 zeigt das Fahrzeugdach 10 im Querschnitt von dem rechten Seitenholm 2 der Fahrzeugkarosserie 1 bis hin zu dem in Fahrzeugmitte liegenden Bereich. Das Fahrzeugdach 10 setzt sich in symmetrischer Weise bis hin zum rechten Seiten-

30 holm 3 fort (nicht dargestellt). Die Schnittebene von Fig. 5 verläuft in einem vorderen Bereich der zweiteiligen Dachplatte 18, die sich mit einer randseitigen

Umschäumung (hier: PU) 50 bis in den Bereich des Seitenholms 2 erstreckt und über eine Verklebung 52 an einem Fahrzeugdach-Modulrahmen befestigt ist, der im dargestellten Bereich einen über die Dachbreite verlaufenden Querträger 54 ausbildet. Der Modulrahmen wird bei der Fahrzeugmontage im Dachrahmenbereich der Fahrzeugkarosserie 1 aufgesetzt und mit diesem verklebt. In der Figur ist beispielsweise eine Kleberaube 56 ersichtlich, mit welcher ein Seitenrand des Querträgers 54 an der Oberseite eines innen liegenden Tragrands des Seitenholms 2 angebunden ist. Ferner erkennt man eine in Fahrzeuglängsrichtung verlaufende Profilstruktur 58, die einen Teil der erwähnten Verstelleinrichtung bildet und an der Unterseite des Modulrahmens angeschraubt ist. Im Bereich der Fahrzeuglängsmittellinie dient ein abgesenkter Bereich des Querträgers 54 zur Unterbringung der Führungsschiene 26 im Dachmodul. Da der seitliche Rand der Dachplatte 18 den Tragrand des Seitenholms 2 in Querrichtung überlappt, kann die Umschäumung 50 bzw. eine in diesem Bereich angeordnete Blende sehr schmal ausgeführt sein. Damit ergibt sich eine für die "Panoramawirkung" vorteilhafte, besonders hohe Lichtdurchlässigkeit des Daches 10. Prinzipiell denkbar ist es sogar, auf die Umschäumung 50 zu verzichten, insbesondere wenn der Dachgraben eine Wasserablauffunktion besitzt und nicht besonders abgedichtet werden muß.

Fig. 6 zeigt eine dem in Fig. 5 rechten Bereich (Fahrzeugmitte) entsprechende Schnittansicht in einem in Fahrzeuglängsrichtung betrachtet weiter hinten liegenden Bereich. Hier ist die Führungsschiene 26 in einem eigens hierfür vorgesehenem Trägerteil 60 aufgenommen, welches beiderseits der Fahrzeugmitte mittels Kleberaupen 62, 64 an der Unterseite der Dach-Festelemente 20 bzw. 22 fixiert ist und an der Unterseite mit einer Verkleidungsbahn 66 zum Fahrzeuginnenraum hin abgedeckt ist.

Fig. 7 ist eine der Fig. 6 entsprechende Ansicht bei geöffnetem Deckel 14, in welcher der Stützhebel 28 ersichtlich ist. Hieraus wird die zentrale Abstützung der Hinterkante des Deckels 14 in der Offenstellung deutlich, in welcher der Stützhebel 28 die Randspaltdichtungen 42, 44 lokal verdrängt.

Bei der nachfolgenden Beschreibung von weiteren Ausführungsbeispielen werden für analoge Komponenten die gleichen Bezugszahlen verwendet, jeweils ergänzt durch einen kleinen Buchstaben zur Unterscheidung der Ausführungsform. Dabei wird im Wesentlichen nur auf die Unterschiede zu dem bzw. den bereits beschriebenen Ausführungsbeispielen eingegangen und im übrigen hiermit ausdrücklich auf die Beschreibung vorangegangener Ausführungsbeispiele verwiesen.

- 10 Fig. 8 zeigt (ähnlich der Fig. 5) ein Fahrzeugdach 10a gemäß einer weiteren Ausführungsform. Im Gegensatz zu dem in Fig. 5 dargestellten Dach ist eine zweiteilige Dachplatte 18a (Elemente 20a, 22a) hier abnehmbar vorgesehen.

Die Dachplatte 18a ist mittels einer seitlich verlaufenden Dichtung 70a zu einem Fahrzeugdach-Modulrahmen hin abgedichtet, der im dargestellten Bereich wieder einen über die Dachbreite verlaufenden Querträger 54a ausbildet. Im mittleren Dachbereich erfolgt eine solche Abdichtung mittels beiderseits der Führungsschiene 26a verlaufenden Dichtungen 72a und 74a. Zum Halten der Dachplatten-Elemente 20a, 22a werden hier nicht dargestellte Halteeinrichtungen eingesetzt. In einer hier nicht näher beschriebenen Alternative sind die Elemente 20a, 22a als Ausstelldeckel vorgesehen, die vorne und/oder hinten über die Dachebene hinaus verschwenkt werden können.

Im Bereich der Fahrzeuglängsmittellinie dient wieder ein abgesenkter Bereich des Querträgers 54a zur Unterbringung der Führungsschiene 26a.

Fig. 9 zeigt eine dem in Fig. 8 rechten Bereich (Fahrzeugmitte) entsprechende Schnittansicht in einem in Fahrzeuglängsrichtung betrachtet weiter hinten liegenden Bereich. Hier ist die Führungsschiene 26a in einem eigens hierfür vorgesehenem Trägerteil 60a aufgenommen, welches beiderseits der Fahrzeugmitte

mittels der Dichtungen 72a, 74a die Unterseite der Dach-Festelemente 20a bzw. 22a unterstützt und abdichtet.

5 Nach einem Abnehmen der Dachplatten-Elemente 20a, 22a liegt bei diesem Ausführungsbeispiel die Führungsschiene 26a nach oben hin frei. Um dies zu vermeiden, beispielsweise zur Verbesserung der Ästhetik, kann eine Ausführung gemäß Fig. 10 vorgesehen sein.

10 Fig. 10 ist eine der Fig. 9 (bzw. Fig. 6) entsprechende Ansicht bei geöffnetem Deckel 14b, in welcher wieder der Stützhebel 28b ersichtlich ist.

15 Zur Dachmitte hin enden zwei Dachplattenelemente 20b, 22b bei diesem Ausführungsbeispiel bereits etwa auf Höhe der seitlichen Ränder der zentralen Verkleidung. Die inneren Ränder der Elemente 20b, 22b liegen (über Dichtungen) an einem dachfest angeordneten Dach-Mittelsteg auf. Dieser Mittelsteg bildet einen festen Teil der hinter der Dachöffnung befindlichen Dachhaut und überbrückt den Raum zwischen den Elementrändern. In Fig. 10 ersichtlich sind zwei Mittelsteg-Hälften 76b, 78b, zwischen denen wieder eine verdrängbare Dichtungsanordnung 42b, 44b angeordnet ist und an deren Unterseiten über Kleberaupen das Trägerteil 20 60b angefügt ist.

25 Zusammenfassend sieht die Erfindung ein Fahrzeugdach vor mit einer in einer Dachhaut (20, 22) ausgebildeten Dachöffnung, einem Deckel (14) und einer Verstelleinrichtung zum Verstellen des Deckels (14) zwischen einer die Dachöffnung verschließenden Schließstellung, einer Lüftungsstellung, in welcher der Deckel (14) mit seiner Hinterkante über die Dachhaut (20, 22) nach oben ausgestellt ist, und einer Offenstellung, in welcher der Deckel (14) wenigstens teilweise über die Dachhaut (20, 22) nach hinten verschoben und an seinem hinteren Bereich mittels eines Stützhebels (28) abgestützt ist, der einerseits im 30 hinteren Bereich des Deckels (14) angelenkt (30) ist und andererseits in einer unterhalb der Dachhaut (20, 22) angeordneten Führungsschiene (26) geführt ist,



wobei zur Bereitstellung eines derartigen Fahrzeugdaches mit einer größeren Freiheit bei der Gestaltung des seitlichen Dachrandbereichs vorgesehen ist, dass der Stützhebel (28) sowie die Führungsschiene (26) in Querrichtung des Fahrzeugdaches betrachtet im Wesentlichen mittig angeordnet sind.

## Bezugszeichenliste

	1	Fahrzeugkarosserie
5	2, 3	Seitenholme
	10	Fahrzeugdach
	12	Dachöffnung
	14	Deckel
	16	Windabweislamelle
10	18	zweiteilige Dachplatte
	20, 22	Dachfestelemente
	24	Fuge
	26	Führungsschiene
	28	Stützhebel
15	30	Anlenkung
	32, 34	Gleitelemente
	38, 40	Randspaltdichtungen zwischen Deckel und Dachplatte
	42, 44	Randspaltdichtungen zwischen Dachfestelementen
	50	Umschäumung
20	52	Verklebung
	54	Querträger
	56	Kleberaupe
	58	Profilstruktur
	60	Trägerteil
25	62, 64	Kleberaupen
	66	Verkleidungsbahn
	68	Kleberaupe
	70	Dichtung
	72	Dichtung
30	74	Dichtung
	76	Dachmittelsteghälfte
	78	Dachmittelsteghälfte

## Patentansprüche

- 5 1. Fahrzeugdach (10) mit einer in der Dachhaut (18) ausgebildeten Dachöffnung (12), einem Deckel (14) und einer Verstelleinrichtung zum Verstellen des Deckels (14) zwischen einer die Dachöffnung (12) verschließenden Schließstellung, einer Lüftungsstellung, in welcher der in seiner vorderen Endstellung stehende Deckel (14) durch Verschwenken um eine nahe seiner Vorderkante  
10 liegende Schwenkachse mit seiner Hinterkante über die Dachhaut (18) nach oben ausgestellt ist, und einer Offenstellung, in welcher der Deckel (14) über mindestens einen Teil seiner Längserstreckung über die Dachhaut nach hinten verschoben und an seinem hinteren Bereich mittels eines Stützhebels (28) abgestützt ist, der einerseits im hinteren Bereich des Deckels (14)  
15 angelenkt ist und andererseits in einer unterhalb der Dachhaut (18) angeordneten Führungsschiene (26) geführt ist, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Stützhebel (28) sowie die Führungsschiene (26) in Querrichtung des Fahrzeugdaches (10) betrachtet im Wesentlichen mittig angeordnet sind.
- 20 2. Fahrzeugdach (10) nach Anspruch 1, wobei ein hinter der Dachöffnung (12) befindlicher Abschnitt der Dachhaut (18) von einer transparenten Dachplatte (20, 22) gebildet ist, die sich seitlich bis in den Bereich eines Seitenholms (2, 3) einer Fahrzeugkarosserie (1) erstreckt.
- 25 3. Fahrzeugdach (10) nach Anspruch 1 oder 2, wobei ein hinter der Dachöffnung (12) befindlicher Dachhautabschnitt (18) und/oder der Deckel (14) transparent ist.

5. Fahrzeugdach (10) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, wobei die Dachhaut (18) hinter der Dachöffnung als unbeweglicher fester Dachhautabschnitt ausgebildet ist.

6. Fahrzeugdach (10) nach einem der Ansprüche 1 bis 4, wobei die Dachhaut (18) hinter der Dachöffnung einen verlagerbaren Dachhautabschnitt aufweist.

7. Fahrzeug mit einem Fahrzeugdach (10) nach einem der Ansprüche 1 bis 6.

15

### Zusammenfassung

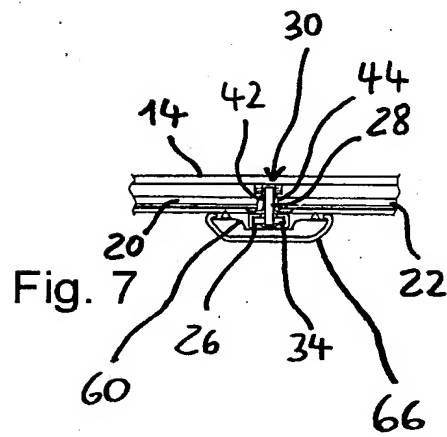
5 Die Erfindung betrifft ein Fahrzeugdach mit einer in der Dachhaut (20, 22) ausgebildeten Dachöffnung, einem Deckel (14) und einer Verstelleinrichtung zum Verstellen des Deckels (14) zwischen einer die Dachöffnung verschließenden Schließstellung, einer Lüftungsstellung, in welcher der Deckel (14) mit seiner Hinterkante über die Dachhaut (20, 22) nach oben ausgestellt ist, und einer  
10 Offenstellung, in welcher der Deckel (14) wenigstens teilweise über die Dachhaut (20, 22) nach hinten verschoben und an seinem hinteren Bereich mittels eines Stützhebels (28) abgestützt ist, der einerseits im hinteren Bereich des Deckels (14) angelenkt (30) ist und andererseits in einer unterhalb der Dachhaut (20, 22) angeordneten Führungsschiene (26) geführt ist.

15

Zur Bereitstellung eines derartigen Fahrzeugdaches mit einer größeren Freiheit bei der Gestaltung des seitlichen Dachrandbereichs ist gemäß der Erfindung vorgesehen, dass der Stützhebel (28) sowie die Führungsschiene (26) in Querrichtung des Fahrzeugdaches betrachtet im Wesentlichen mittig angeordnet sind. Somit  
20 entfällt auch die Notwendigkeit für eine übermäßig breite Zierblende am seitlichen Rand des Daches und es ist insbesondere möglich, den Deckel (14) seitlich bis in den Bereich eines Seitenholms der Karosserie sich erstreckend vorzusehen.

(Figur 7)

## Figur zur Zusammenfassung



1/3

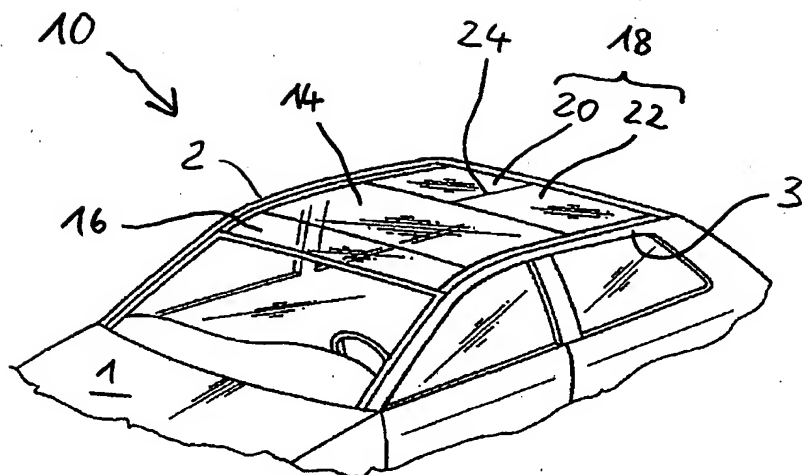


Fig. 1

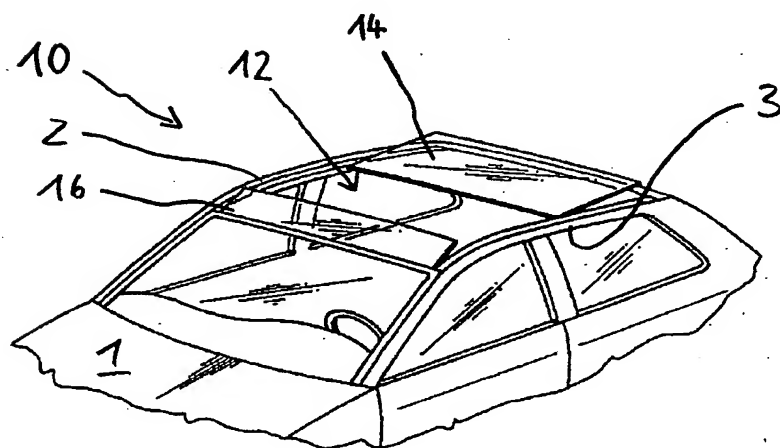


Fig. 2

213

Fig. 3

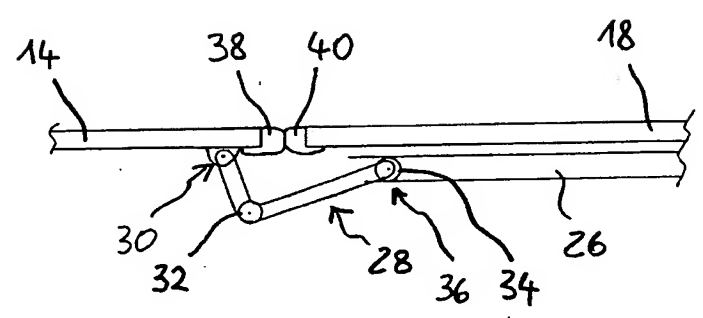
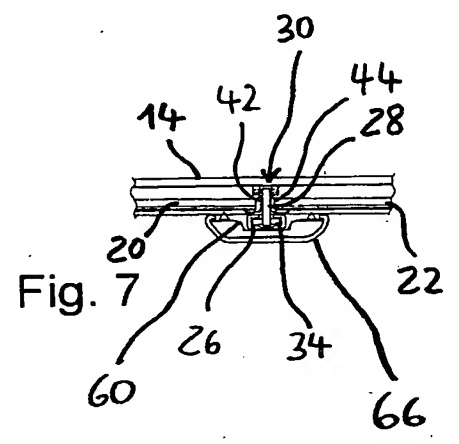
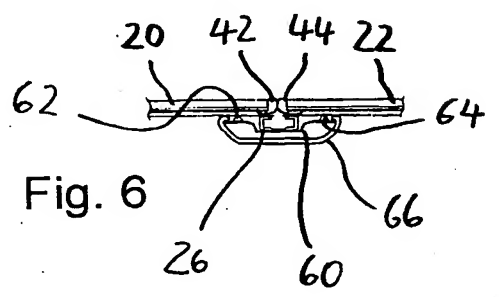
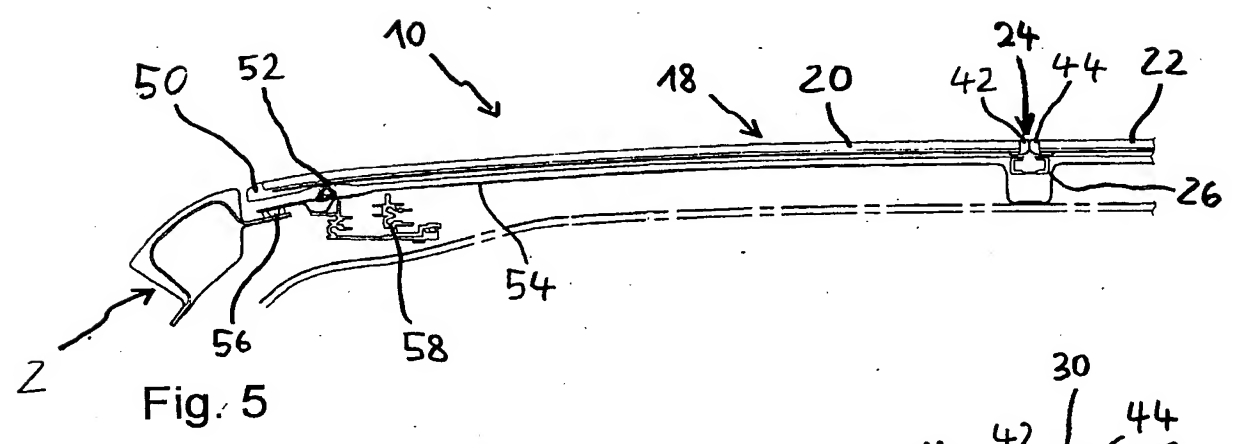
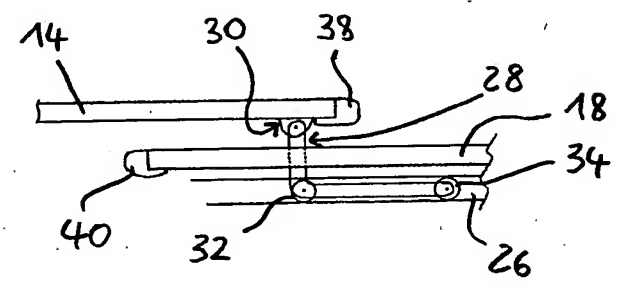


Fig. 4





3/3

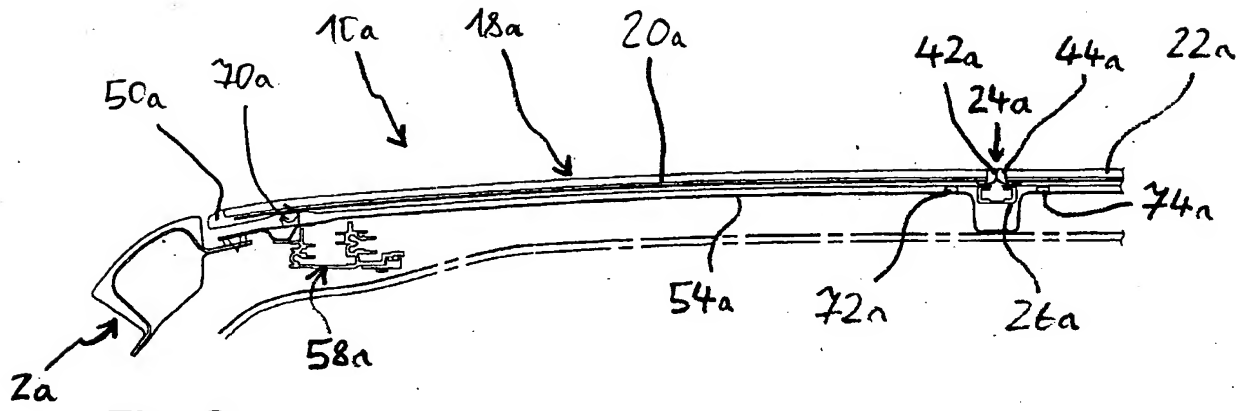


Fig. 8

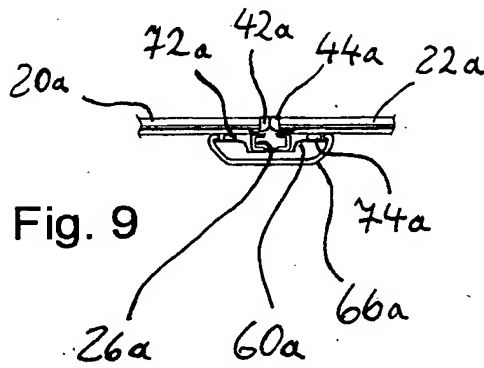


Fig. 9

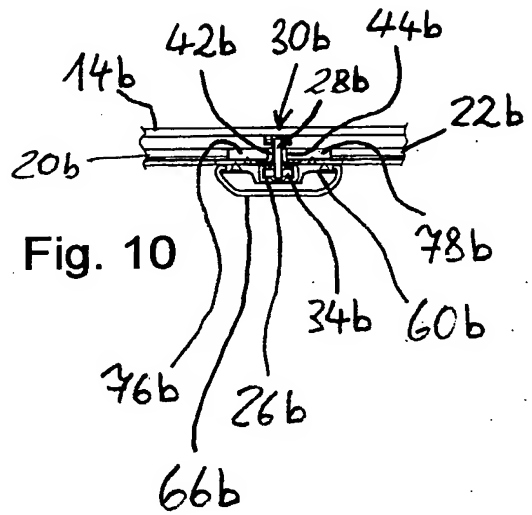


Fig. 10